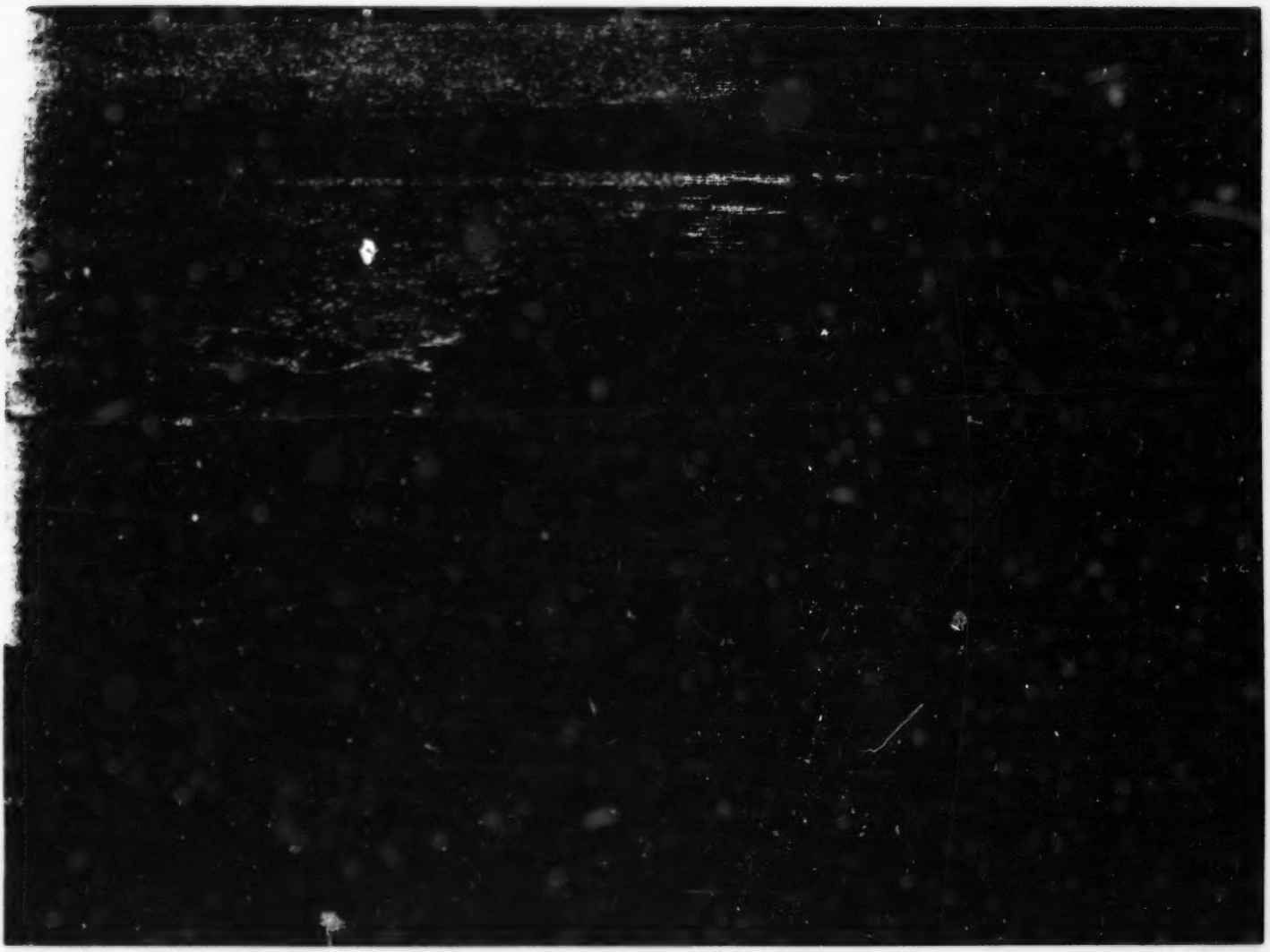
NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED

1982 ANNUAL REPORT



Northern Transportation Company Limited is a Canadian company. It was incorporated federally in 1947 and continued under the Canada Business Corporations Act in 1977. The Company is a profit-oriented commercial Crown corporation whose primary objective is to provide economic, reliable and comprehensive transportation and related services in Northern Canada and the Arctic.

Northern Transportation has provided marine transportation services throughout the Mackenzie River Watershed since 1934, and along the Western Arctic Coast and islands since 1957. Keewatin operations out of Churchill, Manitoba were inaugurated in 1975 and since then the Company has provided resupply services to five communities along the west coast of Hudson Bay and Coral Harbour on Southampton Island.

The Company has two wholly-owned subsidiaries. Grimshaw Trucking and Distributing Ltd. provides a general merchandise trucking service from Edmonton and Calgary to a number of communities in Northern Alberta and major centres in the Northwest Territories.

A second subsidiary, Nortran Offshore Limited, provides seismographic/geotechnical vessels to the offshore oil and gas exploration industry, on a charter basis.

FRONT COVER PHOTO: HARRY CREAGEN

Highlights

Financial	1982	1981	% Change
(thousands of dollars)			
Revenue	$47,485	$46,454	+ 2
Earnings from operations	6,228	6,631	− 6
Earnings before extraordinary item	3,867	3,973	− 8
Capital expenditures	8,280	12,673	− 35
Working capital	16,409	15,965	+ 3
Shareholder's equity	34,846	30,165	+ 16
Return on invested capital	9.2%	10.6%	− 13

Operations	1982	1981	% Change
Tonnes (thousands)	303	348	− 13
Tonne kilometers (millions)	331	367	− 10
Employees (peak season)	768	738	+ 4

M.V. Jock McNiven, entering Tuktoyaktuk harbour.

PHOTO: HARRY CREAGH

Report of the Directors

The Honourable Jean-Luc Pepin,
P.C., M.P.
Minister of Transport
Transport Canada Building
Ottawa, Ontario
K1A 0G5

Dear Mr. Pepin:

The Board of Directors of Northern Transportation is pleased to submit the Company's Annual Report for the year ended December 31, 1982.

Year in Review

The Company is gratified to report earnings of $3.7 million before an extraordinary item, on income of $47.5 million. This satisfactory financial performance was achieved despite a 13% decrease in the overall tonnage and a substantial operating loss in the Athabasca sector as a result of the closure of the last producing mine in the Uranium City area.

Marine Operations

The Company transported a total of 303,000 tonnes of deck and bulk cargo in 1982, of which 89% was moved in the Mackenzie-Arctic sector.

There was a substantial increase in cargo for Norman Wells in 1982, largely construction materials and equipment for island building and in preparation for the construction of the proposed pipeline to Northern Alberta. This increase in cargo to Norman Wells offset, to some extent, a reduction in petroleum products and drilling muds to the exploration industry in the Beaufort Sea.

Operationally, 1982 was a successful year even though the start of navigation on the Mackenzie River was delayed by close to two weeks due to later than normal ice break-up on Great Slave Lake. The compensating factor, however, was water levels which, in sharp contrast to the past several years, were satisfactory during the 1982 operating season. Therefore, not only were we able to deliver all of the cargo tendered, but we were also able to return all of the marine equipment to Hay River at season's end for inspection and repair.

One of the noteworthy events of the season was the movement of a large drilling rig to Alaska's North Slope. While the Company has in the past, and again this year, transported many large structures, including other rigs, this particular barge train was the largest ever to move down the Mackenzie River - 8,500 tonnes in all, with several of the modules measuring as high as 12 meters above the deck.

Immediately following the announced closure of the mine at Uranium City, the Company responded to the drastic reduction in traffic by reducing operating expenses wherever possible in order to minimize the adverse impact. As part of this program, the Company transferred some of its Athabasca fleet to the Mackenzie-Arctic sector. The excess tugs and barges were lifted out of the water at Fort Fitzgerald, and portaged 40 kilometers to Bell Rock, which is adjacent to Fort Smith, where slipways had been constructed for launching.

In the end, despite the Company's best efforts to minimize operating expenses, the 67% decrease in tonnage in the Athabasca, as compared to 1981, resulted in an operating loss of close to $800,000 in that sector.

Tonnages in the Keewatin have been declining steadily since 1979 and, again in 1982, the volume of traffic decreased by 19% from the previous season. The reasons for the decline are difficult to pinpoint specifically; however, there are indications that perhaps greater volumes are being airlifted into the Keewatin communities than in the past. In addition, it would appear that there has been some curtailment in construction activity by the Government of the Northwest Territories.

This past season commemorated the twenty-fifth anniversary of the Company's involvement in the Dewline resupply. This resupply operation began in 1957, under the terms of an agreement between the United States and Canadian governments. There is no doubt that Northern Transportation has played, and is continuing to play, an important role in the maintenance of these Distant Early Warning sites through the provision of sealift support services. The Company is justifiably proud of its contribution.

Northern Transportation wishes to express its appreciation to all of the companies and agencies involved for making the Dewline resupply operation a most rewarding experience. In particular, the Company wishes to thank the United States Air Force for its confidence and excellent cooperation over the years.

The Company has developed and implemented a number of very specialized computer systems during the past several years, all of which are designed to produce a more efficient and responsive service to customers and to improve managerial and operational control. Most recently, the major systems activity has been directed towards the development of a Marine Operations Planning System (MOPS). The primary objective of this operations research or modelling system is increased productivity of the Company's marine fleet.

MOPS, which interfaces with the Company's computerized Traffic Information Network system (TIN), will be used by marine operating management to plan the utilization of the Company's marine resources in order to ensure that anticipated traffic volumes are delivered in the most cost-effective manner. From a marine planning point of view, however, the real benefit of the new system will be the ease with which operating schedules can be revised and updated, and alternative plans produced during the course of the season, to accommodate such variables as water levels and traffic availability.

On the right: The M.V. Knut Lang, delivering fuel to McKinley Bay, N.WT. In the background, a semi-submersible drilling caisson used in offshore exploration.
Inset: George Loutit in the wheelhouse of the M.V. Knut Lang.

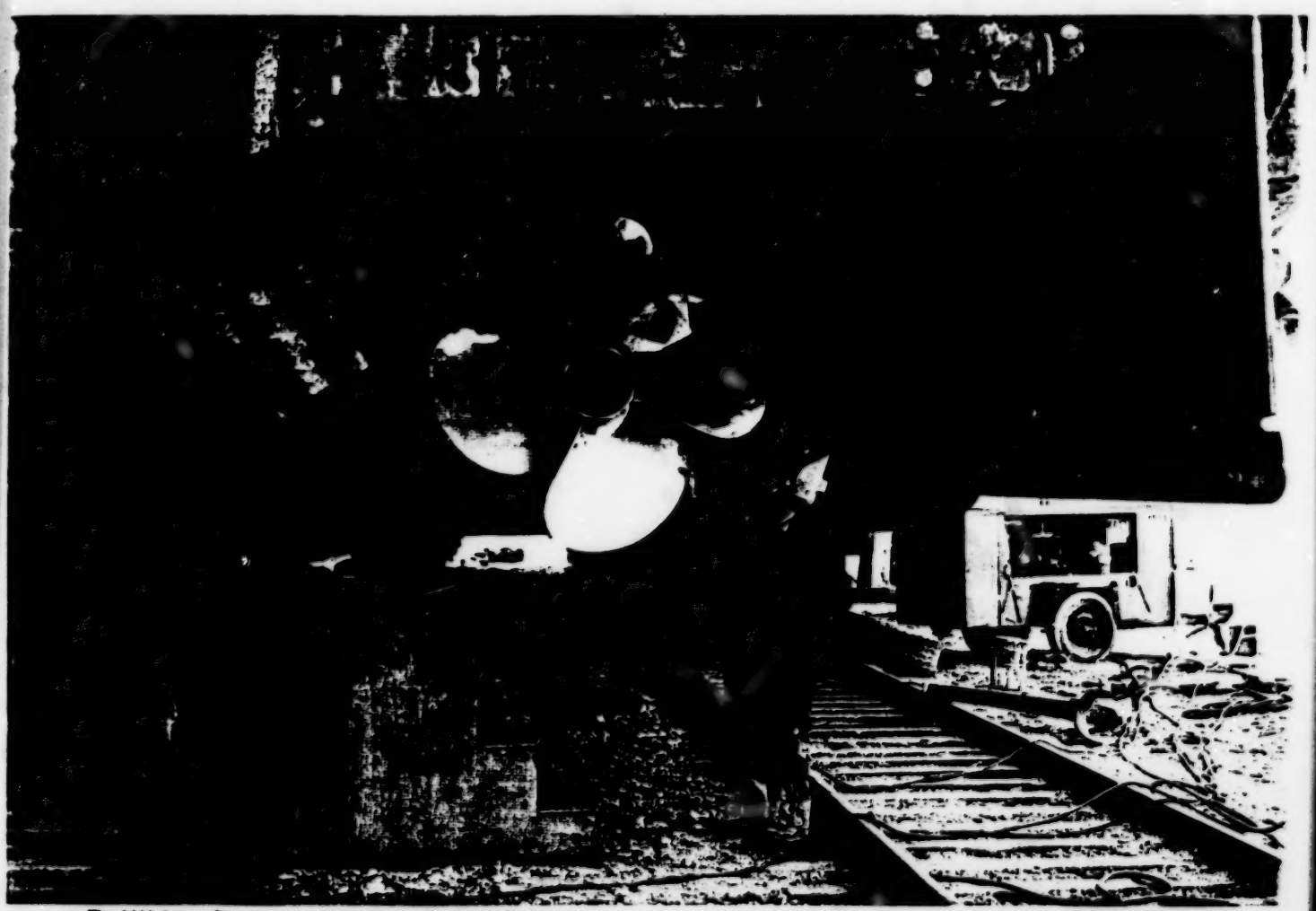
In late 1981, the federal government issued new and significantly more rigorous regulations relating to the transportation of dangerous goods. These, together with the ever-increasing volume and variety of hazardous materials being moved, particularly for some of our large customers involved in oil and gas exploration in the Western Arctic, prompted the Company to undertake an in-depth study and evaluation of its existing standards and procedures. The major activities were directed towards a revision of the Company's hazardous goods procedures where necessary, in addition to accelerated training, and increased supervision of personnel.

During the year, shore operations and marine management and supervisory staff attended professional courses on hazardous materials control and, in addition, in-house training programs were developed for all field operating personnel involved in the handling of hazardous materials. These programs included training in the use of safety/rescue equipment, e.g. breathing apparatus, encapsulated suits and emergency response equipment.

Over the years, Northern Transportation has acquired a high degree of expertise in the handling of dangerous cargoes and the Company is now a recognized leader in the marine field. This has been achieved through the development and implementation of stringent standards and a professional approach to the inherent problems of transporting hazardous materials.

Trucking Operations

Notwithstanding a very sluggish economy in Alberta and the Northwest Territories, the Company's trucking subsidiary, Grimshaw Trucking and Distributing Ltd., once again this year contributed to consolidated net earnings. This achievement, at a time when many trucking companies are reporting substantial operating losses, is principally the result of a concerted effort to improve productivity.



The M.V. Angus Sherwood in drydock, during spring fit-out. PHOTO: HARRY CREAGEN

Offshore Seismographic and Geotechnical Services

Northern Transportation's second subsidiary, Nortran Offshore Limited, also recorded a net profit in 1982.

The M.V. Frank Broderick successfully completed a second year on charter and all reports on the performance of this geotechnical vessel are very favourable. The M.V. Banksland Surveyor, which had been completely refitted as a survey vessel with seismic capability the previous year, was repositioned to Tuktoyaktuk early in the 1982 operating season. Unfortunately, we were unable to obtain a charter for this vessel.

Below: A barge train transporting a large modular drilling rig, bound for Alaska's North Slope.

Lower left: The use of safety/rescue equipment, part of the Company's in-house training on hazardous materials.

Lower right: The M.V. Frank Broderick, a Nortran Offshore geotechnical vessel operating in the Beaufort Sea.

PHOTO: CHRIS BRODEUR

PHOTO: LEONARD LEUSCHEN

PHOTO: CHRIS BRUUN

Directors and Officers

William D. Shead of Selkirk, Manitoba and Hugh Ungungai of Baker Lake, N.W.T. were appointed to the Board in May 1982, replacing Yvo Airut and Oliver Monkman.

Mr. Paul A. Preville, who has had extensive experience in marine operations and transportation, joined the Company as Vice President Operations in July 1982.

Personnel

Northern Transportation and its subsidiary companies had a work force of 768 at peak season in 1982. Thirty percent of these employees were residents of the Northwest Territories or of northern communities in Alberta, Saskatchewan and Manitoba.

As a Crown corporation, Northern Transportation is subject to the Public Sector Compensation Restraint Act, commonly referred to as the "six and five" program. Consequently, all discussions and negotiations with the various employee groups relative to monetary issues were conducted within the confines of this legislation.

The contract with the Canadian Merchant Service Guild, which had expired at the end of 1981, was renegotiated prior to the commencement of the 1982 operating season. Wage increases agreed as part of this new contract remained in effect for the 1982 operating season but, effective for the 1983 year, further increases will be subject to the government's restraint program.

The labour agreement with the Seafarers' International Union, relative to all non-certified personnel on board the Company's vessels, expired at the end of 1982. This contract has been effectively extended for another two year period under the provisions of Bill C-124.

Shore-based employees who belong to the Public Service Alliance of Canada received increases effective August 1, 1982, in line with the government's "six and five" program, and all salaried employees will come under these same guidelines at the next normal salary review date of January 1, 1983.

The Board wishes to formally acknowledge the contribution of all of the Company's employees. A large measure of the success achieved in 1982 is attributable to their hard work and dedication.

Outlook

The preliminary forecasts for 1983 reflect a small tonnage increase in the Mackenzie-Arctic sector, principally due to island building and pipeline construction activity in the Norman Wells area.

The Keewatin sector is expected to produce approximately the same volume of cargo as in 1982. In the Athabasca, a further substantial reduction, in excess of 50%, is forecast. The Company has been directed by its shareholder to continue to provide at least a minimum level of transportation service in this sector in 1983, during which time the government has undertaken to find a longer term solution to the transportation needs of the small communities located on the north shore of Lake Athabasca.

The guidelines contained in the Public Sector Compensation Restraint Act have been extended beyond wages and salaries to include all goods and services purchased by the government and all cost or price increases levied by government departments, agencies and Crown corporations as well as regulated industries. On two counts, therefore, because Northern Transportation is a Crown corporation and also because it is regulated under the Canadian Transport Commission, the Company will be required to maintain tariff increases within the six and five guidelines. The imposition of this program on tariff increases is expected to have an effect on the Company's financial performance. While labour costs will be controlled in a similar manner, other operating costs will not be. For example, costs relating to operating supplies, parts and contract repairs, taxes, leases, and insurance, which in total comprise approximately one-third of the Company's cash operating costs, are expected to increase substantially more than 6% in 1983. As a result, there will be a reduction in return on invested capital over the next two year period.

Recently, there have been discernible changes in transportation patterns in the Western Arctic. As an example, substantial quantities of bulk fuel products are now being transported from the West Coast to the oil and gas exploration staging sites in the Beaufort Sea. This and other developments are having an effect on our operations, and success in the longer term will no doubt be determined by the Company's ability to adapt to a dynamic, changing environment.

On behalf of the Board:

S.D. Cameron
Chairman of the Board

L.R. Montpetit
President and Chief Executive Officer

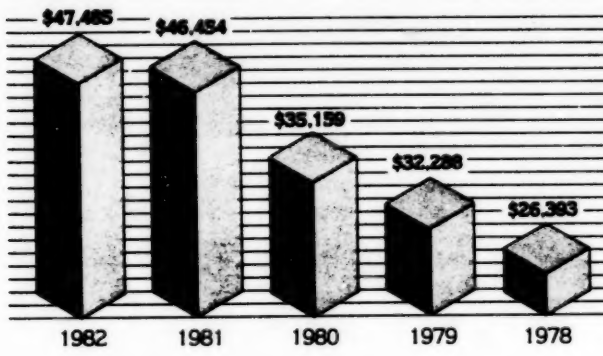
February 15, 1983

Container-loaded barges at anchor at Norman Wells, N.W.T. PHOTO: KERBY SMITH

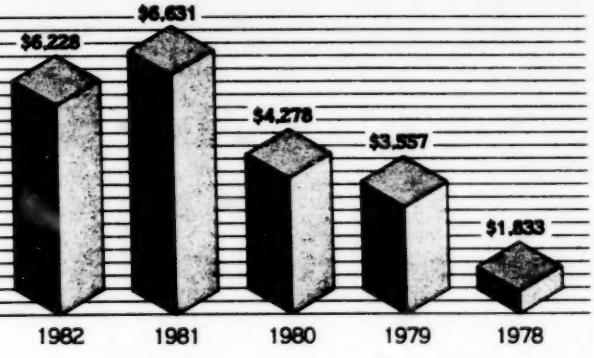
Five Year Financial and Operating Summary

Financial

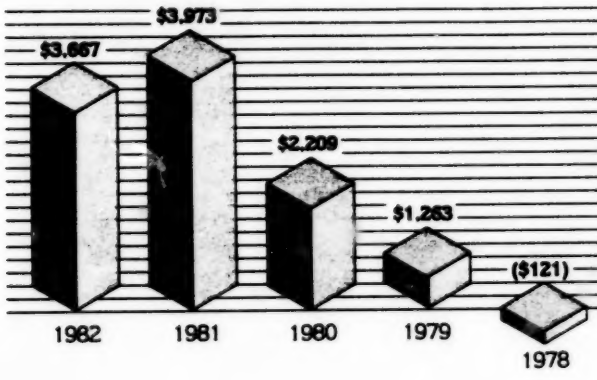
Revenue (in thousands)



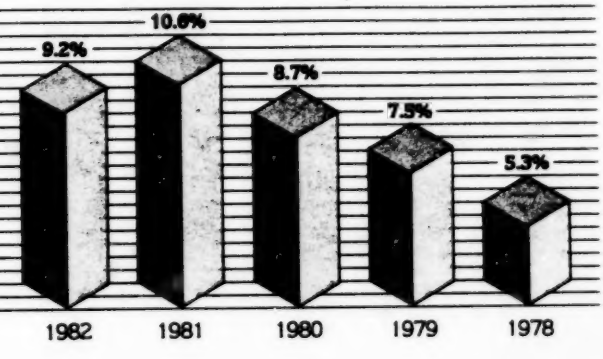
Earnings from Operations (in thousands)



Earnings (Loss) before Extraordinary Item (in thousands)

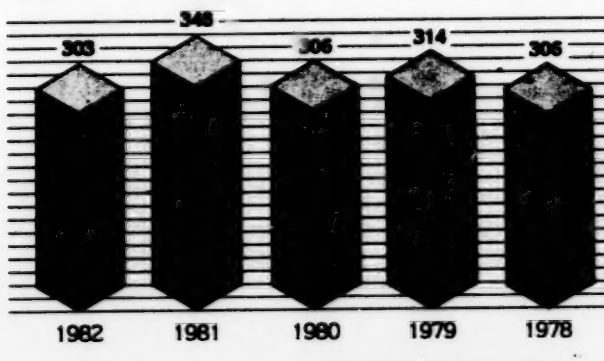


Return on Invested Capital* (percent)

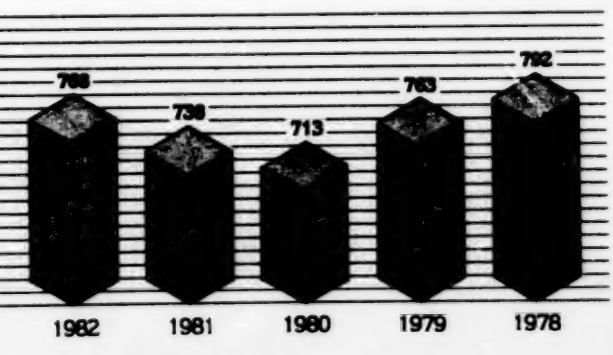


Operations

Tonnes (in thousands)



Employees (peak season)



* Earnings before extraordinary item + interest on long-term debt ÷ Average of capital employed + current portion of long-term debt = ROIC

northern transportation company limited

DIRECTORS

Stanley D. Cameron
Chairman of the Board

Louis A. Desrochers, Q.C.
Partner, McCuaig Desrochers
Barristers and Solicitors

*Jean B. Forest (Mrs.)
Chancellor Emeritus
University of Alberta

Richard M. Hill
Executive Director
Arctech Resource Management Services

*Robert D. Laing
Partner, McKercher, McKercher, Stack, Korchin and Laing
Barristers and Solicitors

Lionel R. Montpetit
President of the Company

Robert S. Pilot
Deputy Commissioner
Government of the Northwest Territories

William D. Shead
Mayor
Selkirk, Manitoba

*Robert Stollery
Chairman and Chief Executive Officer
PCL Construction Ltd.

Hugh Ungungai
President
Sigyamiut Ltd.

*Members of the Audit and Compensation Committee

OFFICERS

Stanley D. Cameron
Chairman of the Board

Lionel R. Montpetit
President and Chief Executive Officer

David J. Burnett
Executive Vice President

Paul A. Preville
Vice President Operations

J. Gunnar Anderson
Vice President Finance and Treasurer

Raymonde Gélinas
Corporate Secretary

HEAD OFFICE

9945 - 108 Street
Edmonton, Alberta
T5K 2G9

SALES OFFICES

9945 - 108 Street
Edmonton, Alberta
T5K 2G9

715 - 5th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 3X6

SUBSIDIARIES

Grimshaw Trucking and Distributing Ltd.
11510 - 151 Street
Edmonton, Alberta
T5M 3N6

Nortran Offshore Limited
9945 - 108 Street
Edmonton, Alberta
T5K 2G9

TERMINALS

Mackenzie Sector
Hay River, N.W.T.
Norman Wells, N.W.T.
Inuvik, N.W.T.
Tuktoyaktuk, N.W.T.

Athabasca Sector
Fort McMurray, Alberta
Bushell, Saskatchewan

Keewatin Sector
Churchill, Manitoba

BANKERS

The Royal Bank of Canada

Northern Transportation Company Limited

Consolidated Financial Statements

for the year ended December 31, 1982

Northern Transportation Company Limited

Consolidated Statement of Earnings and Retained Earnings

for the year ended December 31, 1982

	1982	1981
	(thousands of dollars)	
Revenue		
Freightage (Note 2)	$38,429	$37,663
Charter, rental and miscellaneous	9,056	8,791
	47,485	46,454
Expenses		
Cargo haulage	14,573	13,031
Terminal operations	8,946	8,745
Maintenance and repairs	8,484	9,781
Administration and marketing	4,358	3,485
Depreciation	4,896	4,781
	41,257	39,823
Earnings from Operations	6,228	6,631
Other Income - Net (Note 3)	391	947
Earnings before Income Taxes and Extraordinary Item	6,619	7,578
Income Taxes (Note 4)	2,952	3,605
Earnings before Extraordinary Item	3,667	3,973
Extraordinary Item (Note 5)	1,014	3,269
Net Earnings	4,681	7,242
Retained Earnings (Deficit) at Beginning of Year	5,113	(2,129)
Retained Earnings at End of Year	$9,794	$ 5,113

Northern Transportation Company Limited
(Incorporated under the Canada Business Corporations Act)

Consolidated Statement of Financial Position
as at December 31, 1982

	1982	1981
	(thousands of dollars)	
Current Assets		
Cash and short-term bank deposits	#17,692	$19,760
Accounts receivable	5,387	4,957
Operating and general supplies	1,997	1,586
Prepaid expenses	146	177
Deferred income taxes (Note 4)	1,047	—
	26,269	26,480
Current Liabilities		
Bank indebtedness (Note 6)	617	987
Accounts payable and accrued liabilities	5,959	6,486
Income taxes payable	41	27
Current portion of long-term debt	3,243	3,015
	9,860	10,515
Working Capital	16,409	15,965
Non-Current Assets		
Property and equipment (Note 7)	48,060	44,721
Insurance investment fund	4,525	3,824
	52,585	48,545
Capital Employed	68,994	$64,510
Represented By:		
Long-term debt (Note 8)	30,793	$34,036
Deferred income taxes (Note 4)	3,355	309
	34,148	34,345
Shareholder's equity		
Share capital (Note 9)	25,052	25,052
Retained earnings	9,794	5,113
	34,846	30,165
	#68,994	$64,510

Approved by the Board:

S.D. Cameron
Director

L.R. Montpetit
Director

Northern Transportation Company Limited

Consolidated Statement of Changes in Financial Position

for the year ended December 31, 1982

	1982	1981
		(thousands of dollars)
Source of Working Capital		
Earnings before extraordinary item	# 3,667	$ 3,973
Items not requiring working capital	7,897	4,990
Working capital from operations	11,564	8,963
Proceeds on disposal of property and equipment	70	109
Extraordinary item (Note 5)	1,014	3,269
	12,648	12,341
Use of Working Capital		
Purchase of property and equipment	8,260	12,673
Reduction of long-term debt	3,243	3,015
Transfer to insurance investment fund	701	700
	12,204	16,388
Increase (Decrease) in Working Capital	444	(4,047)
Working Capital at Beginning of Year	15,965	20,012
Working Capital at End of Year	# 16,409	$15,965

Notes to the Consolidated Financial Statements

as at December 31, 1982

The consolidated financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles. The following accounting policies are considered significant:

Basis of consolidation

The consolidated financial statements include the accounts of the Company and its subsidiaries, Grimshaw Trucking and Distributing Ltd. and Nortran Offshore Limited, both of which are wholly-owned. All significant inter-company transactions have been eliminated on consolidation.

Operating and general supplies

Inventories of operating and general supplies are recorded at the lower of cost and estimated replacement cost.

Insurance investment fund

As part of its insurance program, the Company maintains umbrella insurance coverage in respect of physical loss or damage to property and equipment. In addition, a fund is being accumulated to underwrite the aggregate deductible amount and the uninsured portion of any losses. The total amount of the fund, which is invested in short-term bank deposits, is related to the annual aggregate deductible amount under the umbrella program and will not exceed $6.0 million.

Leases

Leases are classified as either capital or operating. A lease that transfers substantially all of the benefits and risks incident to the ownership of property is classified as a capital lease. At the inception of a capital lease, an asset and an obligation are recorded at an amount equal to the lesser of the present value of the minimum lease payments and the property's fair value at the beginning of such lease. All other leases are accounted for as operating leases wherein rental payments are charged to operations as incurred.

Property and equipment

Property and equipment are recorded at cost. The cost of major additions and replacements, including assets under capital lease, is capitalized. Minor replacements, maintenance and repairs, including provision for the estimated cost of repairing damage to vessels, are charged against current operations. Gains or losses realized on retirement or disposal are also reflected in operations.

Depreciation

Vessels are depreciated on a "unit of production" basis taking into account the estimated tonne-kilometer productive capacity of each vessel over a 15-year period with a minimum charge of four percent per annum calculated on a maximum useful life of 25 years. The cost of other depreciable assets, including assets under capital lease, is depreciated on a straight-line basis over an estimated useful life of 10 to 20 years for buildings, other structures and site development, and 5 to 10 years for other equipment.

Pension plan

A contributory, defined benefit, final average earnings pension plan covers all regular full-time employees of Northern Transportation Company Limited. The assets of the plan are held by an independent corporate trustee. Current services costs are funded and charged to operations as they accrue. Unfunded liabilities and plan improvement costs, as determined by actuarial valuation, are funded by annual payments which are charged to operations over periods recommended by the consulting actuary and as required by the Pension Benefits Standards Act.

2 Freightage Revenue

Included in freightage revenue is a subsidy of $1,124,000 (1981 - $642,000) from Canada for the resupply service in the Keewatin area.

3 Other Income - Net

	1982	1981
	(thousands of dollars)	
Income		
Interest earned	$3,118	$3,727
Gain on disposal of property and equipment	45	100
Other	138	101
	3,301	3,928
Expense		
Interest on long-term debt	2,784	2,853
Interest on other debt	126	128
	2,910	2,981
	391	$ 947

4 Income Taxes

a) The provision for income taxes includes the following:

	1982	1981
	(thousands of dollars)	
Current income taxes (recovered)	$ (61)	$ 27
Deferred income taxes	1,999	309
Other (Note 5)	1,014	3,269
	$ 2,952	$3,605

b) Deferred income taxes of $1,047,000 represent a potential tax saving applicable to the current provision for the estimated cost of repairing damage to vessels and equipment. Such provisions are not allowed for income tax purposes until the amounts are actually expended.

c) Deferred income taxes of $3,355,000 (1981 - $309,000) represent a future tax liability resulting from capital cost allowance claimed for income tax purposes in excess of depreciation charged in the financial statements.

5 Extraordinary Item

In prior years, undepreciated capital cost of property and equipment for income tax purposes exceeded the net book value of depreciable assets. This accumulated excess has been applied to reduce taxable income. As a result, income taxes were reduced by $1,014,000 (1981 — $3,269,000).

6 Bank Indebtedness

Certain assets of a subsidiary company have been assigned as security.

7 Property and Equipment

	1982	1981
	(thousands of dollars)	
Land	$ 2,049	$ 2,049
Vessels	68,001	66,621
Buildings, Other Structures and Site Development	28,701	19,665
Other Equipment	16,777	19,251
	115,528	107,586
Accumulated Depreciation	67,468	62,865
	$ 48,060	$ 44,721

Equipment under capital lease is included in property and equipment at a cost of $536,000 (1981 - $536,000) less accumulated depreciation of $485,000 (1981 - $439,000).

8 Long-Term Debt

	1982	1981
	(thousands of dollars)	
Notes Payable to Canada		
8.41% note due 1983 - 1986	# 320	$ 620
7.45% note due 1983 - 1991	28971	31,180
8.375% note due 1989	2163	2,625
8.50% notes due 1990	2500	2,500
	33954	36,925
Capital Lease Obligations		
12.0% due 1983 - 1984	82	126
	34036	37,051
Less Current Portion	3243	3,015
	$ 30793	$34,036

Principal amounts due in each of the next five years are as follows:

Date	Notes Payable to Canada	Capital Lease Obligations	Total
	(thousands of dollars)		
1983	$3,194	$49	$3,243
1984	3,021	33	3,054
1985	3,191	—	3,191
1986	3,395	—	3,395
1987	3,614	—	3,614

Individual notes may be prepaid without premium or penalty.

9 Share Capital

	1982	1981
	(thousands of dollars)	
Authorized		
400,000 common shares of no par value		
Issued and fully paid		
250,520 shares to Canada	$25,052	$25,052

10 Operating Lease Obligations

Certain property is leased under long-term contracts. Commitments in respect of rental payments are: 1983 - $685,000; 1984 - $687,000; 1985 - $650,000; 1986 - $642,000; 1987 - $641,000; and subsequent years - $952,000.

11 Pension Plan

As determined by actuarial valuation at December 31, 1981, the Pension Plan for the Employees of Northern Transportation Company Limited was fully funded.

12 Related Party Transactions

In addition to the notes payable to Canada referred to in Note 8, the Company had transactions with the Government of Canada and its agencies, the Government of the Northwest Territories, and several federal Crown corporations. These transactions were conducted in the normal course of business, under the same terms and conditions as those applied to unrelated parties. The account balances resulting from these transactions are reflected in the Consolidated Statement of Financial Position.

13 Comparative Figures

For comparative purposes, certain of the prior year's figures have been reclassified to conform to the current year's presentation.

Auditor's Report

The Honourable Jean-Luc Pepin,
P.C., M.P.
Minister of Transport

We have examined the consolidated statement of financial position of Northern Transportation Company Limited as at December 31, 1982 and the consolidated statements of earnings and retained earnings and of changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the Company as at December 31, 1982 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of account have been kept by the Company, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under our notice have been within its statutory powers.

Deloitte Haskins & Sells
Chartered Accountants
Edmonton, Alberta

February 4, 1983

Management's Report

The consolidated financial statements of the Company have been prepared by Management in accordance with generally accepted accounting principles consistently applied.

The fairness, objectivity and integrity of data in these financial statements, including estimates and judgments relating to matters not concluded by year-end, are the responsibility of Management as is all other information included in this Annual Report.

The Company has established systems of internal financial control which are designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and that reliable accounting records are maintained. In addition, the Audit and Compensation Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside directors, meets periodically with Management and the Company's auditors to review internal controls, financial statements, and internal and attest audit reports.

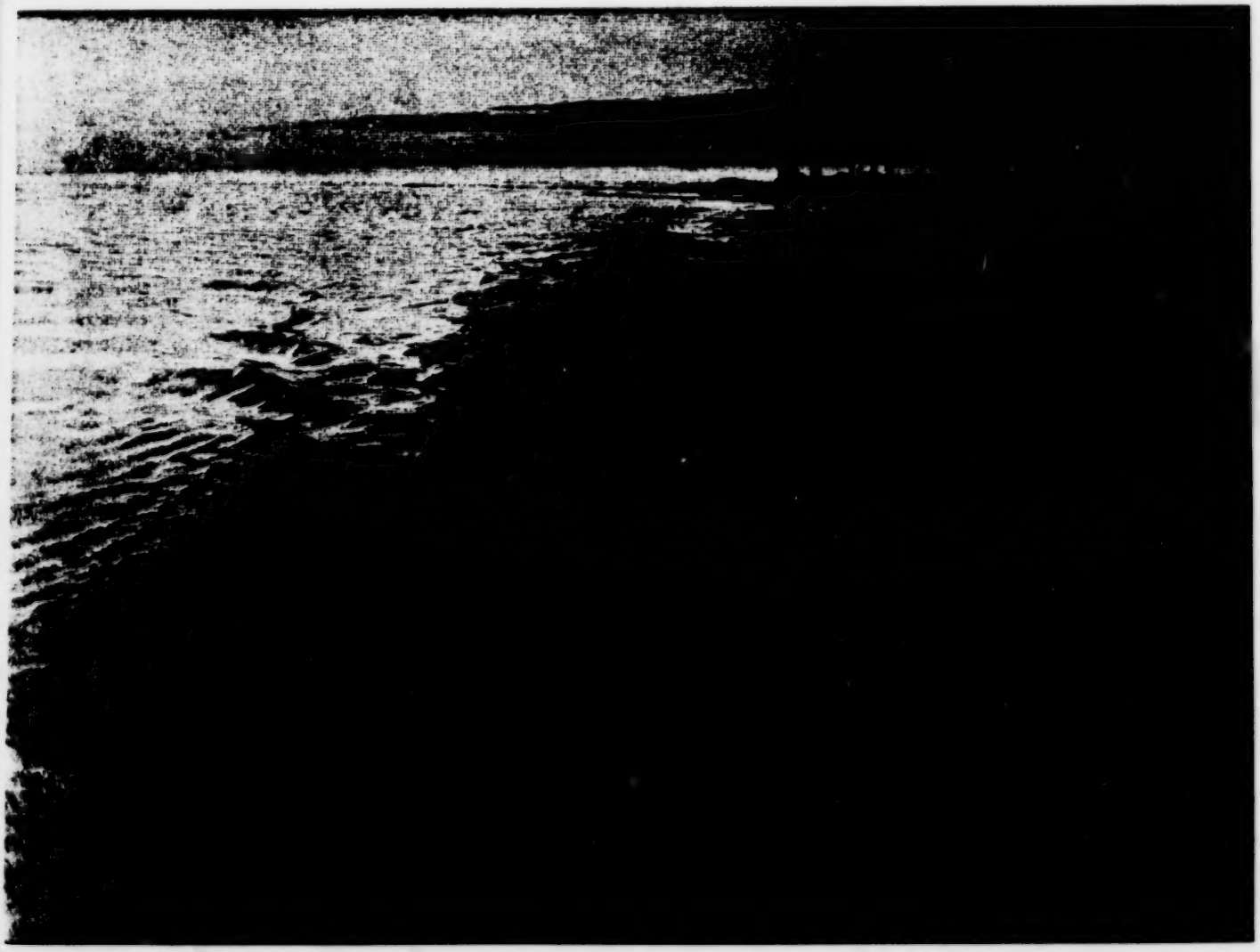
Management is of the opinion that the financial statements have been properly prepared within reasonable limits of materiality and within the framework of the Company's accounting policies as summarized in Note 1 to the consolidated financial statements.

Lionel R. Montpetit
President and
Chief Executive Officer

J. Gunnar Anderson
Vice President Finance
and Treasurer

LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DU NORD LIMITÉE

RAPPORT ANNUEL 1982



La Société des Transports du Nord Limitée est une entreprise canadienne constituée de droit fédéral en 1947 et prorogée conformément à la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes en 1977. Elle a pour mission première d'assurer de façon rentable et lucrative des services de transport complets dans le Grand Nord et l'Arctique.

Le réseau de transport maritime et fluvial de la Société couvre le bassin du Mackenzie depuis 1934, et les îles et le littoral de l'Arctique occidental depuis 1957. La Société a entrepris en 1975 de desservir le district de Keewatin à partir de Churchill (Manitoba) et assure depuis lors le ravitaillement de cinq collectivités de la côte occidentale de la baie d'Hudson ainsi que de Coral Harbour, sur l'île Southampton.

La Société a deux filiales en propriété exclusive. La Grimshaw Trucking and Distributing Ltd. livre, à partir d'Edmonton et de Calgary, des marchandises de tous genres à un certain nombre de collectivités du nord de l'Alberta et à trois grands centres des Territoires du Nord-Ouest.

La seconde filiale, la Nortran Offshore Limitée, offre des contrats d'affrètement aux entreprises d'exploration pétrolière et gazière sous-marine qui ont besoin de navires d'études sismographiques et géologiques.

PHOTO DE COUVERTURE: HARRY CREAGEN

Panorama

Résultats financiers	1982	1981	Pourcentage de variation
(en milliers de dollars)			
Produits d'exploitation	**$47 485**	$46 454	+ 2
Bénéfice d'exploitation	**6 228**	6 631	− 6
Bénéfice compte non tenu du poste extraordinaire	**3 667**	3 973	− 8
Dépenses en immobilisations	**8 260**	12 673	− 35
Fonds de roulement	**16 409**	15 965	+ 3
Avoir de l'actionnaire	**34 846**	30 165	+ 16
Rendement du capital investi	**9,2%**	10,6%	− 13

Statistiques d'exploitation	1982	1981	Pourcentage de variation
Tonnes (en milliers)	**303**	348	− 13
Tonnes - kilomètres (en millions)	**331**	367	− 10
Effectifs (en haute saison)	**768**	738	+ 4

Le M.V. Jock McNiven entrant dans le port de Tuktoyaktuk.

PHOTO: HARRY CREAGEN

Rapport du Conseil d'administration

L'honorable Jean-Luc Pepin,
C.P., député
Ministre des Transports
Immeuble Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5

Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration de la Société des Transports du Nord a l'honneur de présenter son rapport annuel pour l'exercice clos le 31 décembre 1982.

Rétrospective de l'exercice

La Société est heureuse d'annoncer un bénéfice de $3,7 millions compte non tenu du poste extraordinaire, sur des produits d'exploitation de $47,5 millions. Ces excellents résultats ont été réalisés en dépit d'une diminution de 13 % du volume de fret total et malgré un déficit d'exploitation substantiel dans la zone de l'Athabasca, attribuable à la fermeture de la dernière mine productrice dans la région d'Uranium City.

Transport Maritime

En 1982, la Société a transporté au total 303 000 tonnes de marchandises en pontée et de produits en vrac, dont 89 % étaient destinées aux zones du Mackenzie et de l'Arctique.

On note une augmentation substantielle du fret à destination de Norman Wells en 1982, constitué pour une large part de matériaux et d'équipement destinés à la construction d'une île et à celle du projet de pipeline devant relier le nord de l'Alberta.

Cette augmentation du volume de fret à destination de Norman Wells compense, en partie, la réduction de celui des produits pétroliers et des boues de forage pour les activités d'exploration dans la mer de Beaufort.

Au plan opérationnel, 1982 a été un exercice fructueux, même si le début de la navigation sur la rivière Mackenzie a été retardé de près de deux semaines en raison d'un délai inattendu dans la fonte des glaces sur le Grand Lac des Esclaves. Un facteur compensatoire, toutefois: le niveau des eaux qui, contrairement aux dernières années, a été particulièrement favorable pendant toute la dernière saison d'exploitation. Ainsi, non seulement avons-nous été en mesure de faire toutes les livraisons prévues, mais nous avons pu, en outre, ramener tous les navires à Hay River à l'issue de la saison, pour fins d'inspection et de réparations.

Le transport d'une plate-forme de forage géante jusqu'à la côte nord de l'Alaska est un événement digne de mention. Ce n'est pas la première fois que la Société livre des installations de grande envergure (plates-formes comprises); mais le train de barges affecté à cette livraison dépassait en importance tous ceux qui avaient préalablement descendu la rivière Mackenzie. La plate-forme pesait 8 500 tonnes, et plusieurs de ses modules s'élevaient jusqu'à 12 mètres au-dessus du pont.

Dès l'annonce de la fermeture de la mine d'Uranium City, la Société, soucieuse de minimiser les contrecoups de la baisse de volume qui allait s'ensuivre, a réduit ses dépenses d'exploitation dans toute la mesure du possible.

Ainsi, une partie de sa flotte de l'Athabasca a été transférée à la zone Mackenzie-Arctique. Les remorqueurs et chalands excédentaires ont été retirés de l'eau à Fort Fitzgerald et transportés par voie de terre sur une distance de 40 kilomètres jusqu'à Bell Rock, jouxtant Fort Smith, où des rampes de lancement avaient été préparées pour la mise à l'eau.

En dépit de tous les efforts déployés par la Société pour réduire ses frais d'exploitation, la diminution de 67 % du volume de fret dans l'Athabasca par rapport à 1981 a quand même entraîné un déficit d'exploitation de près de $800 000 dans cette zone.

En régression constante depuis 1979, le volume du fret dans la région de Keewatin en 1982 a été inférieur de 19 % à celui de la saison précédente. Les raisons de cette chute libre sont difficiles à cerner, mais tout porte à croire que de plus en plus de cargaisons sont acheminées aux collectivités de Keewatin par voie aérienne. Il semblerait en outre que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a freiné ses activités de construction.

La saison écoulée a marqué le vingt-cinquième anniversaire de la participation de la Société au ravitaillement du réseau avancé de préalerte, entrepris en 1957 aux termes d'une entente entre les gouvernements américain et canadien. La Société des Transports du Nord a incontestablement tenu et continue de tenir un rôle primordial dans le maintien de ce réseau, grâce à ses services de soutien assurés par transport maritime. Elle peut à juste titre s'enorgueillir de son apport.

La Société désire exprimer sa gratitude à tous les organismes et sociétés qui ont contribué à faire de ces opérations de ravitaillement du réseau avancé de préalerte une expérience des plus fructueuses. La Société aimerait notamment remercier l'Armée de l'air des États-Unis de la confiance qu'elle lui a témoignée et de la coopération qu'elle lui a assurée pendant toutes ces années.

Au cours des dernières années, la Société des Transports du Nord a mis au point et implanté certains systèmes informatiques spécialisés, tous voués à l'amélioration du service à la clientèle et de ses fonctions de gestion et d'exploitation. Plus récemment, l'activité dans ce domaine a été concentrée sur la mise au point d'un système de planification du transport maritime (MOPS). L'objectif primordial de ce système de recherche opérationnelle et de modélisation est d'accroître la productivité de la flotte marchande de la Société.

Ce système, exploité en interface avec le réseau d'information sur les mouvements de marchandises (TIN), aidera la direction du transport maritime à planifier efficacement ses activités en fonction du volume de fret prévu et à rentabiliser ses livraisons. L'avantage réel de ce système réside dans le fait qu'il peut faciliter la révision et la mise à jour des calendriers de livraison et qu'il permet de les modifier même en pleine saison, en fonction de la variation des niveaux d'eau et des volumes de fret à livrer.

Vers la fin de 1981, le gouvernement fédéral a annoncé des réglementations nouvelles et nettement plus rigoureuses concernant le transport des marchandises dangereuses. Ces réglementations, ainsi que

À droite: Le M.V. Knut Lang livrant des produits pétroliers à McKinley Bay, T.N.-O. À l'arrière plan, un caisson de forage semi-submersible d'exploration marine.
Médaillon: M. George Loutit à la barre du M.V. Knut Lang.

PHOTOS: HARRY CREAGEN

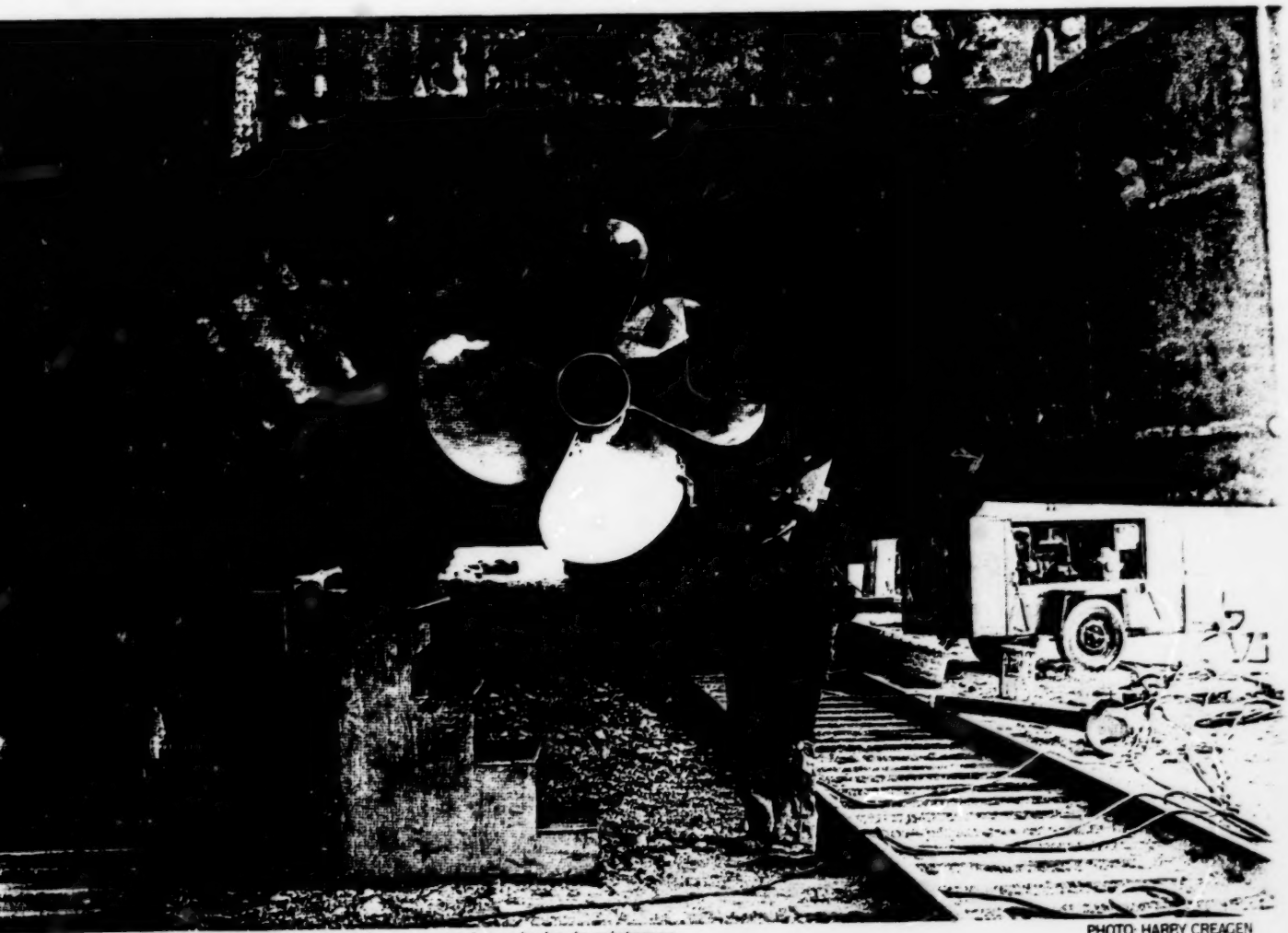
la hausse constante de la quantité et de la diversité des substances dangereuses à transporter pour le compte, notamment, de certaines de nos entreprises clientes les plus importantes (sociétés d'exploration pétrolière et gazière de l'Arctique occidental), ont incité la Société à entreprendre un examen poussé et une réévaluation sérieuse des normes et pratiques actuellement en vigueur. Ainsi, les directives de la Société relatives au transport de substances dangereuses ont été révisées, et la formation et la supervision du personnel ont été accentuées.

Pendant l'exercice, tous les membres du personnel cadre navigant et sédentaire ont suivi des cours de niveau professionnel sur la manipulation des substances dangereuses; des programmes de formation interne ont en outre été mis sur pied à l'intention de tout le personnel d'exploitation affecté à la manipulation des substances dangereuses. Ces programmes portent notamment sur l'utilisation des dispositifs de sécurité et de sauvetage, comme par exemple les respirateurs, les combinaisons hermétiques et tous les appareils de secours.

Au cours des années, la Société des Transports du Nord s'est hissée à un niveau élevé de compétence dans la manutention et le transport maritime des cargaisons dangereuses, ce qui lui permet de compter maintenant parmi les chefs de file dans ce domaine. Ces progrès, elle les a réalisés par l'adoption de consignes très rigoureuses et par une approche professionnelle des problèmes inhérents au transport des substances dangereuses.

Transport routier

En dépit de la faiblesse de l'activité économique en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest, la Grimshaw Trucking and Distributing Ltd., une filiale de la Société, a réussi cette année encore à contribuer aux bénéfices nets consolidés. Ce tour de force, à une époque où plusieurs sociétés de transport rapportent des pertes d'exploitation substantielles, est primordialement le fruit d'un effort concerté visant à améliorer la productivité.



Le M.V. Angus Sherwood en cale sèche au cours des radoubs de printemps.

PHOTO: HARRY CREAGEN

Services sismographiques et géologiques

La deuxième filiale de la Société des Transports du Nord, la Nortran Offshore Limitée, affiche également un bénéfice net en 1982.

Le *M.V. Frank Broderick*, un navire frété, a complété avec succès sa deuxième année de service, et tous les rapports publiés sur le rendement de ce navire de recherche géologique sont très favorables.

Le *M.V. Banksland Surveyor*, qui avait été entièrement transformé l'an dernier en navire de recherche sismographique, a été repositionné à Tuktoyaktuk au début de la saison d'exploitation 1982. Nous n'avons malheureusement pas été en mesure de fréter ce bateau.

Ci-dessous: Un train de barges transportant une grande plateforme de forage modulaire à destination du North Slope de l'Alaska.
En bas, à gauche: L'utilisation du matériel de sécurité et de sauvetage fait partie de la formation interne de la Société à la manipulation de matières dangereuses.
En bas, à droite: Le M.V. Frank Broderick, un bâtiment géotechnique de Nortran Offshore opérant dans la mer de Beaufort.

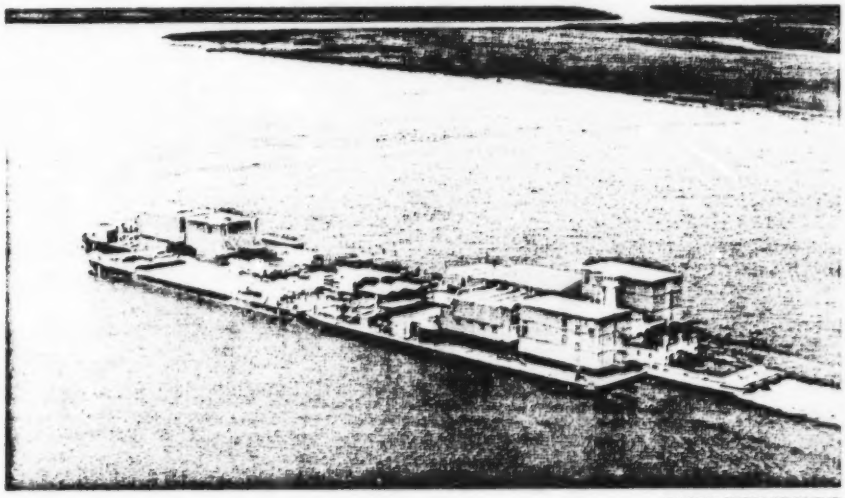


PHOTO: CHRIS BRODEUR

PHOTO: LEONARD LEUSCHEN

PHOTO: CHRIS BRUUN

Conseil d'administration

MM. William D. Shead, de Selkirk, Manitoba, et Hugh Ungungai de Baker Lake, Territoires du Nord-Ouest, ont été nommés au Conseil d'administration en mai 1982, remplaçant ainsi MM. Yvo Airut et Oliver Monkman.

M. Paul A. Preville, qui possède une vaste expérience du transport et de la navigation marchande, s'est joint à la Société à titre de vice-président à l'exploitation en juillet 1982.

Personnel

Au cours de la dernière haute saison, l'effectif de la Société des Transports du Nord et de ses filiales totalisait 768 employés, dont 30 % étaient des résidents des Territoires du Nord-Ouest ainsi que des collectivités du nord de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

À titre de société de la Couronne, la Société des Transports du Nord Limitée est assujettie à la Loi sur les restrictions salariales du secteur public, communément appelée "programme des six et cinq pour cent". Toutes les discussions et négociations relatives à la rémunération de chaque groupe d'employés se sont donc tenues dans les limites de cette législation.

La convention collective conclue avec la Guilde de la marine marchande du Canada, échue depuis la fin de 1981, a été renégociée avant le début de la saison d'exploitation 1982. Les augmentations salariales prévues par cette nouvelle convention sont demeurées en vigueur pendant la saison d'exploitation 1982 mais, à compter de l'exercice 1983, toute augmentation sera assujettie à la loi fédérale sur les restrictions salariales.

La convention passée avec le Syndicat international des marins pour tout le personnel non accrédité travaillant à bord des navires de la Société est échue depuis la fin de 1982. Selon les dispositions du projet de loi C-124, cette convention a été prorogée pour une période de deux ans.

Le personnel sédentaire rattaché à l'Alliance de la Fonction publique du Canada a touché le 1er août dernier des augmentations conformes aux directives de la législation fédérale, et tous les employés salariés seront assujettis aux mêmes restrictions dès le 1er janvier 1983, date normale de révision des salaires.

Le Conseil d'administration tient à remercier sincèrement tous les membres du personnel de la Société: c'est dans une

grande mesure à leur compétence et à leur dévouement que nous devons nos excellents résultats de 1982.

Perspectives

Les prévisions préliminaires de 1983 ne permettent d'espérer qu'une augmentation modeste du volume de fret dans les zones du Mackenzie et de l'Arctique; cette augmentation sera principalement attribuable à la construction d'une île et d'un pipeline dans la région de Norman Wells.

Dans la zone de Keewatin, le volume de fret équivaudra vraisemblablement à celui de 1982. Dans l'Athabasca, une baisse substantielle de plus de 50 % est prévue. La Société continuera, suivant les directives de son actionnaire, d'assurer un service minimal de transport dans ce secteur en 1983, période pendant laquelle le gouvernement s'est engagé à trouver une solution à plus long terme aux besoins de transport des petites collectivités jalonnant la rive nord du lac Athabasca.

Les prescriptions de la Loi sur les restrictions salariales du secteur public ont été étendues à tous les biens et services achetés par le gouvernement et à toutes les augmentations de coûts et de prix imposées par les ministères, organismes gouvernementaux et sociétés de la Couronne, ainsi que par les industries réglementées. Parce que la Société des Transports du Nord est une société de la Couronne, et parce qu'elle est régie par la Commission canadienne des transports, elle est donc doublement tenue de maintenir ses augmentations de tarifs aux niveaux prescrits de six, puis de cinq pour cent.

Cette limitation des augmentations de tarifs aura sans aucun doute des répercussions sur le rendement financier de la Société. Le coût de la main-d'oeuvre pourra évidemment être maîtrisé dans des proportions équivalentes, mais il n'en est pas de même des frais d'exploitation. Ainsi, le coût des fournitures, des pièces et des réparations, des taxes, baux et assurances qui, au total, compte pour environ un tiers des frais d'exploitation de la Société, augmentera probablement de plus de 6 % en 1983. Il faut donc s'attendre à une baisse du rendement du capital investi au cours des deux années qui viennent.

Récemment, des changements perceptibles se sont dessinés dans les habitudes de transport de l'Arctique occidental. Des quantités substantielles de mazout en vrac, par exemple, sont maintenant transportées de la côte ouest jusqu'aux sites d'exploration gazière et pétrolière dans la mer de Beaufort. Ces facteurs, et bien d'autres, auront des répercussions sur notre exploitation, et notre succès à long terme dépendra sans conteste de la mesure dans laquelle la Société pourra s'adapter à un milieu dynamique et en constante évolution.

Au nom du Conseil d'administration:

S.D. Cameron

Le président du Conseil,
S.D. Cameron

L.R. Montpetit

Le président et chef de la direction,
L.R. Montpetit

Le 15 février 1983

Barges porte-conteneurs à l'ancre à Norman Wells, T.N.-O.

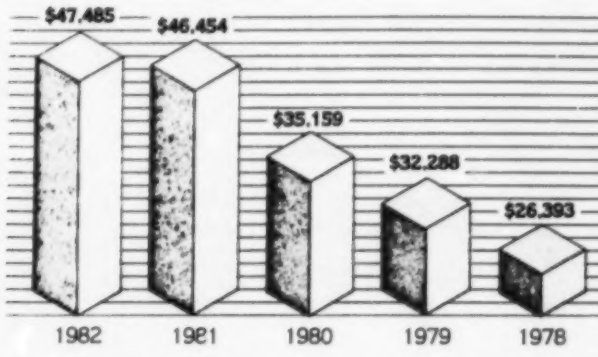
PHOTO: KERBY SMITH

La Société des Transports du Nord Limitée

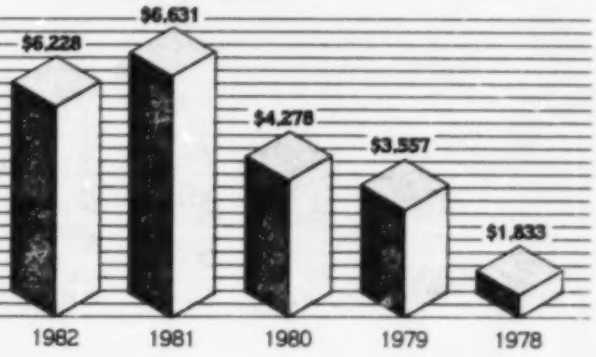
Rétrospective quinquennale

Résultats financiers

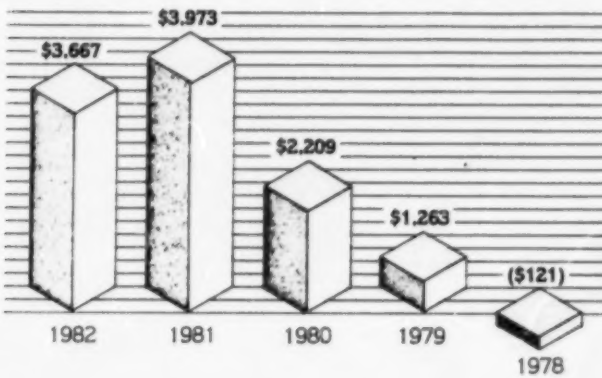
Produits d'exploitation (en milliers de dollars)



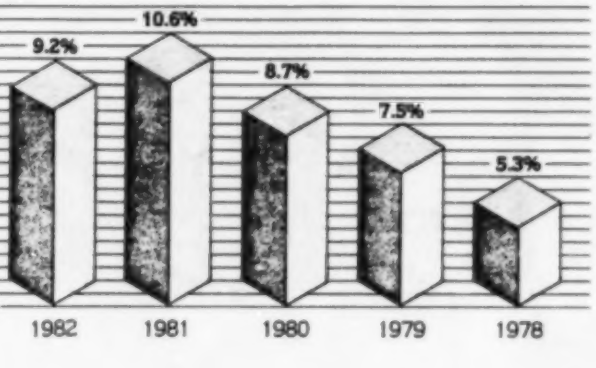
Bénéfice d'exploitation (en milliers de dollars)



Bénéfice (perte) compte non tenu du poste extraordinaire (en milliers de dollars)

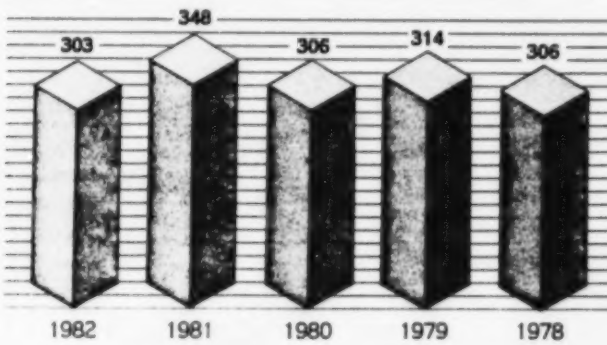


Rendement du capital investi* (pourcentage)

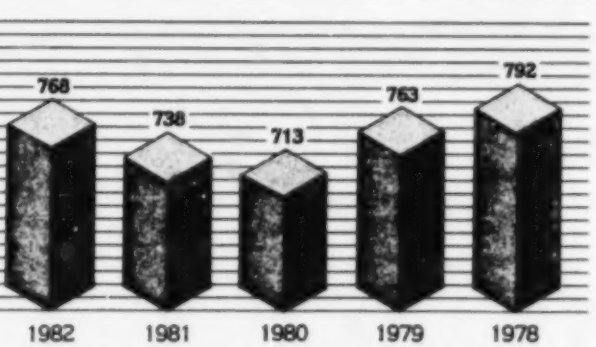


Statistiques de l'exploitation

Tonnes (en milliers)



Effectifs (en haute saison)



* Bénéfice, compte non tenu du poste extraordinaire + intérêt sur la dette à long terme ÷ Moyenne du capital utilisé + tranche à moins d'un an de la dette à long terme = R.C.I.

La société des transports du nord limitée

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Stanley D. Cameron
Président du Conseil

Louis A. Desrochers, c.r.
Associé, McCuaig Desrochers
avocats

*Jean B. Forest (M^re^)
Chancelier émérite de
l'université d'Alberta

Richard M. Hill
Directeur administratif
Arctech Resource Management
Services

*Robert D. Laing
Associé, McKercher, McKercher,
Stack, Korchin et Laing, avocats

Lionel R. Montpetit
Président de la Société

Robert S. Pilot
Sous-commissaire
Gouvernement des Territoires
du Nord-Ouest

William D. Shead
Maire
Selkirk (Manitoba)

*Robert Stollery
Président du Conseil et
chef de la direction
PCL Construction Ltd.

Hugh Ungungai
Président
Sigyamiut Ltd.

*Membres du comité de vérification et de rémunération

DIRECTION

Stanley D. Cameron
Président du Conseil

Lionel R. Montpetit
Président et chef de la
direction

David J. Burnett
Vice-président à la direction

Paul A. Preville
Vice-président à l'exploitation

J. Gunnar Anderson
Vice-président aux finances et
trésorier

Raymonde Gélinas
Secrétaire générale

SIÈGE SOCIAL

9945, 108^e^ rue
Edmonton (Alberta)
T5K 2G9

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

9945, 108^e^ rue
Edmonton (Alberta)
T5K 2G9

715, 5^e^ avenue sud-ouest
Calgary (Alberta)
T2P 3X6

FILIALES

Grimshaw Trucking and
Distributing Ltd.
11510, 151^e^ rue
Edmonton (Alberta)
T5M 3N6

Nortran Offshore Limitée
9945, 108^e^ rue
Edmonton (Alberta)
T5K 2G9

TÊTES DE LIGNE

Zone du Mackenzie
(Territoires du Nord-Ouest)
Hay River
Norman Wells
Inuvik
Tuktoyaktuk

Zone de l'Athabaska
Fort McMurray (Alberta)
Bushell (Saskatchewan)

Zone du Keewatin
Churchill (Manitoba)

BANQUE

La Banque Royale du Canada

La Société des Transports du Nord Limitée

États financiers consolidés

de l'exercice terminé le 31 décembre 1982

La Société des Transports du Nord Limitée

État consolidé des résultats et des bénéfices non répartis

de l'exercice terminé le 31 décembre 1982

	1982	1981
		(en milliers de dollars)
Produits d'exploitation		
Transport de marchandises (note 2)	38429	$37 663
Affrètement, location et divers	9056	8 791
	47485	46 454
Frais d'exploitation		
Transport de marchandises	14573	13 031
Exploitation des gares maritimes et fluviales	8946	8 745
Entretien et réparations	8784	9 781
Administration et commercialisation	4358	3 485
Amortissement	4896	4 781
	41257	39 823
Bénéfice d'exploitation	6228	6 631
Autres produits - montant net (note 3)	391	947
Bénéfice, compte non tenu des impôts sur le revenu et du poste extraordinaire	6619	7 578
Impôts sur le revenu (note 4)	2952	3 605
Bénéfice, compte non tenu du poste extraordinaire	3667	3 973
Poste extraordinaire (note 5)	1014	3 269
Bénéfice net	4681	7 242
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	5113	(2 129)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	$9794	$ 5 113

La Société des Transports du Nord Limitée

(Constituée en vertu de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes)

État consolidé de la situation financière

au 31 décembre 1982

	1982	1981
		(en milliers de dollars)
Actif à court terme		
Encaisse et dépôts bancaires à court terme	$17 642	$19 760
Comptes-clients	5 387	4 957
Matériel d'exploitation et fournitures générales	1 997	1 586
Frais payés d'avance	146	177
Impôts sur le revenu reportés (note 4)	1 047	—
	26 269	26 480
Passif à court terme		
Dette bancaire (note 6)	617	987
Comptes-fournisseurs et frais courus	5 959	6 486
Impôts sur le revenu	41	27
Tranche à moins d'un an de la dette à long terme	3 243	3 015
	9 860	10 515
Fonds de roulement	16 409	15 965
Actif à long terme		
Biens-fonds et matériel (note 7)	48 060	44 721
Fonds de placement d'assurance	4 525	3 824
	52 585	48 545
Capital utilisé	$68 994	$64 510
Mode de financement		
Dette à long terme (note 8)	$30 793	$34 036
Impôts sur le revenu reportés (note 4)	3 355	309
	34 148	34 345
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions (note 9)	25 052	25 052
Bénéfices non répartis	9 794	5 113
	34 846	30 165
	$68 994	$64 510

Au nom du Conseil d'administration.

S.D. Cameron
Administrateur

L.R. Montpetit
Administrateur

La Société des Transports du Nord Limitée

État consolidé de l'évolution de la situation financière

de l'exercice terminé le 31 décembre 1982

	1982	1981
	(en milliers de dollars)	
Provenance du fonds de roulement		
Bénéfice, compte non tenu du poste extraordinaire	#3 667	$ 3 973
Éléments n'exigeant aucune sortie de fonds	7 897	4 990
Fonds de roulement provenant de l'exploitation	11 564	8 963
Produit de l'aliénation de biens-fonds et de matériel	70	109
Poste extraordinaire (note 5)	1 014	3 269
	12 648	12 341
Utilisation du fonds de roulement		
Achat de biens-fonds et de matériel	8 260	12 673
Réduction de la dette à long terme	3 243	3 015
Virement au fonds de placement d'assurance	701	700
	12 204	16 388
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	444	(4 047)
Fonds de roulement au début de l'exercice	15 965	20 012
Fonds de roulement à la fin de l'exercice	# 16 409	$15 965

La Société des Transports du Nord Limitée

Notes afférentes aux états financiers consolidés

au 31 décembre 1982

1. Principales conventions comptables

Les états financiers consolidés ont été établis selon les principes comptables généralement reconnus. Voici les conventions comptables les plus importantes.

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la Société et de ses filiales en propriété exclusive: la Grimshaw Trucking and Distributing Ltd. et la Nortran Offshore Limitée. Toutes les opérations réciproques importantes ont été éliminées lors de la consolidation.

Matériel d'exploitation et fournitures générales

Ces stocks sont comptabilisés au coût ou à la valeur estimative de remplacement, si elle est inférieure.

Fonds de placement d'assurance

Dans le cadre de son programme d'assurance, la Société a souscrit une assurance contre les risques de perte ou d'avarie de ses biens-fonds et de son matériel. Un fonds a en outre été constitué afin de couvrir la franchise globale ainsi que la tranche non assurée des pertes ou avaries. Ce fonds, dont le produit est investi en dépôts bancaires à court terme, est fonction de la franchise globale de l'assurance ci-dessus et ne peut être supérieur à $6 millions.

Baux

Les baux se divisent en deux catégories: les contrats de location-acquisition et les contrats de location-exploitation. Est défini comme un contrat de location-acquisition tout bail qui transmet la plupart des avantages et des risques inhérents à la possession d'un bien. Au tout début d'un contrat de location-acquisition, la Société comptabilise l'actif et l'obligation correspondante au coût minimum du loyer ou à la juste valeur du bien au début du bail, si elle est inférieure. Tous les autres baux sont comptabilisés à titre de contrats de location-exploitation, c'est-à-dire que les loyers sont imputés aux résultats d'exploitation au fur et à mesure.

Biens-fonds et matériel

Les biens-fonds et le matériel sont comptabilisés au coût. Les coûts d'acquisition et de remplacement des immobilisations importantes, y compris les éléments d'actif acquis en vertu de contrats de location-acquisition, sont capitalisés. Les remplacements de moindre importance, les frais d'entretien et de réparation, y compris les provisions constituées pour couvrir le coût estimé de réparation des navires endommagés, ainsi que les profits ou les pertes réalisés à la suite de la mise au rancart ou de l'aliénation de ces biens, sont imputés aux résultats d'exploitation.

Amortissement

Les navires sont amortis selon la méthode de l'amortissement proportionnel à l'utilisation. Cette méthode tient compte de la capacité de production estimative de chaque bâtiment, exprimée en tonnes-kilomètres sur une période de 15 ans, à raison d'un taux annuel minimum de 4 % établi en fonction d'une durée maximale d'utilisation estimative de 25 ans. Le coût des autres éléments d'actif amortissables, y compris ceux qui ont été acquis en vertu de contrats de location-acquisition, est amorti selon la méthode linéaire sur une durée d'utilisation d'environ 10 à 20 ans pour les bâtiments, les autres installations et les aménagements, et de 5 à 10 ans pour le reste du matériel.

Régime de retraite

Tous les membres du personnel permanent de la Société des Transports du Nord Limitée sont protégés par un régime de retraite fin de carrière contributif à prestations prédéterminées. L'actif du régime a été confié à une société de fiducie indépendante. Le coût des services courants est capitalisé et imputé au fur et à mesure aux résultats d'exploitation. La dette non provisionnée et les coûts d'amélioration du régime établis par évaluation actuarielle sont provisionnés au moyen d'annuités imputées aux résultats d'exploitation sur un nombre donné d'exercices, selon les recommandations de l'actuaire-conseil et les stipulations de la Loi sur les normes des prestations de pension.

2. Produits d'exploitation - transport de marchandises

Ces produits comprennent une subvention de $1 124 000 ($642 000 en 1981) du gouvernement canadien pour le ravitaillement de la région de Keewatin.

3 Autres produits - montant net

	1982	1981
	(en milliers de dollars)	
Produits		
Intérêts	#3118	$3727
Gain sur aliénation de biens-fonds et de matériel	45	100
Divers	138	101
	3301	3928
Frais		
Intérêts sur la dette à long terme	2784	2853
Autres intérêts	126	128
	2910	2981
	#391	$ 947

4 Impôts sur le revenu

a) Les impôts se répartissent comme suit:

	1982	1981
	(en milliers de dollars)	
Impôts exigibles (recouvrés)	# (61)	$ 27
Impôts reportés	1999	309
Autres (note 5)	1014	3269
	# 2952	$3605

b) Les impôts reportés débiteurs de $1 047 000 représentent un avantage fiscal latent découlant de la provision constituée pour couvrir le coût estimatif de réparation des navires et du matériel endommagés. Aux fins de l'impôt, cette provision n'est déductible qu'une fois les sommes en cause effectivement dépensées.

c) Les impôts reportés créditeurs de $3 355 000 ($309 000 en 1981) représentent une dette future résultant de l'excédent de l'amortissement fiscal sur l'amortissement comptable.

5 Poste extraordinaire

Au cours des exercices précédents, le coût en capital non amorti des biens-fonds et du matériel était supérieur à la valeur comptable nette des éléments d'actif amortissables. Cet excédent a servi à réduire le revenu imposable et, de ce fait, les impôts sur le revenu ont diminué de $1 014 000 ($3 269 000 en 1981).

6 Dette bancaire

La Société a donné des éléments de l'actif de l'une de ses filiales en nantissement de sa dette bancaire.

7 Biens-fonds et matériel

	1982	1981
	(en milliers de dollars)	
Terrains	# 2049	$ 2049
Navires	68001	66621
Bâtiments, autres installations et aménagements	28701	19665
Matériel divers	16777	19251
	115528	107586
Amortissement cumulé	67468	62865
	# 48060	$ 44721

Le matériel faisant l'objet de contrats de location-acquisition est inscrit au poste des biens-fonds et du matériel au coût de $536 000 ($536 000 en 1981), moins l'amortissement cumulé de $485 000 ($439 000 en 1981).

8 Dette à long terme

	1982	1981
	(en milliers de dollars)	
Billets à payer au gouvernement du Canada		
Billet à 8,41 % échéant entre 1983 et 1986	# 320	$ 620
Billet à 7,45 % échéant entre 1983 et 1991	28 971	31 180
Billet à 8,375 % échéant en 1989	2 163	2 625
Billets à 8,5 % échéant en 1990	2 500	2 500
	33 954	36 925
Contrats de location-acquisition		
12 % échéant en 1983 et 1984	82	126
	34 036	37 051
Moins tranche échéant à moins d'un an	3 243	3 015
	# 30 793	$34 036

Voici, pour les cinq prochains exercices, le capital à rembourser sur la dette à long terme (en milliers de dollars):

Date	Billets à payer au gouvernement du Canada	Contrats de location-acquisition	Montant total
	(en milliers de dollars)		
1983	$3 194	$49	$3 243
1984	3 021	33	3 054
1985	3 191	—	3 191
1986	3 395	—	3 395
1987	3 614	—	3 614

Chaque billet est remboursable par anticipation, sans prime ni pénalité.

9 Capital-actions

	1982	1981
	(en milliers de dollars)	
Autorisé		
400 000 actions ordinaires sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
250 520 actions attribuées au gouvernement du Canada	# 25 052	$25 052

10 Contrats de location-exploitation

Certains biens sont pris à bail en vertu de contrats à long terme. Les engagements au titre des loyers s'établissent comme suit: $685 000 en 1983, $687 000 en 1984, $650 000 en 1985, $642 000 en 1986, $641 000 en 1987 et $952 000 au cours d'exercices ultérieurs.

11 Régime de retraite

Après évaluation actuarielle, le régime de retraite du personnel de la Société des Transports du Nord Limitée a été déclaré entièrement provisionné.

12 Opérations entre apparentés

La Société a signé antérieurement des billets au gouvernement du Canada dont il est fait mention à la note 8, et a conclu des opérations avec le gouvernement du Canada et certains de ses organismes, avec l'administration des Territoires du Nord-Ouest et avec plusieurs sociétés fédérales de la Couronne. Toutes ces opérations se sont faites dans le cours normal des affaires, aux mêmes conditions que les opérations effectuées avec des tiers non apparentés. Les soldes en résultant sont comptabilisés dans l'état consolidé de la situation financière.

13 Chiffres de l'exercice précédent

Pour permettre l'examen comparatif, certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation de l'exercice écoulé.

Rapport des vérificateurs

L'honorable Jean-Luc Pepin, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Nous avons vérifié l'état consolidé de la situation financière de la Société des Transports du Nord Limitée au 31 décembre 1982 ainsi que l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis et l'état consolidé de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1982 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, nous déclarons que la Société, à notre avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont nous avons eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Deloitte Haskins & Sells
Comptables agréés
Edmonton (Alberta)

Le 4 février 1983

Rapport de la direction

La direction a dressé les états financiers consolidés de la Société en conformité des principes comptables généralement reconnus, appliqués d'une manière uniforme.

La direction se porte garante de l'information fournie dans le rapport annuel et de la fidélité, de l'objectivité et de la véracité des données contenues dans ces états financiers, y compris les estimations et les jugements qu'elle a dû faire sur les questions non conclues en fin d'exercice.

La Société a établi des systèmes de contrôle financier interne pour assurer la sauvegarde de ses biens et garantir la fiabilité de ses registres comptables. De plus, la direction et les vérificateurs de la Société font périodiquement rapport au comité de vérification et de rémunération du Conseil d'administration sur ces systèmes de contrôle financier interne, sur les états financiers, les rapports de vérification internes et les rapports d'attestation. Seuls des administrateurs étrangers à la Société font partie de ce comité.

Selon la direction, ces états financiers ont été dressés correctement, compte tenu du principe d'importance relative et de toutes les conventions comptables exposées à la note 1 afférente aux états financiers consolidés.

Le président et
chef de la direction,
Lionel R. Montpetit

Le vice-président aux finances
et trésorier,
J. Gunnar Anderson

POOR

QUALITY

ORIGINAL